



OTIF/RID/CE/GTP/2016/9

10 octobre 2016

Original : allemand

RID : 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID
(Prague, 22-24 novembre 2016)

Objet : Entrée en vigueur d'une loi polonaise pour la mention du propriétaire de la marchandise dangereuse dans les documents définis au chapitre 5.4 du RID

Information et question de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)

Introduction

1. À la mi-août, l'UIC a été avisée par l'un de ses membres de l'entrée en vigueur au 2 septembre 2016 d'une loi polonaise exigeant que l'intervenant dans le transport de marchandises dangereuses indique dans les documents prescrits par le RID/ADR/ADN le nom et l'adresse de l'entité à laquelle appartient la marchandise dangereuse au moment de la remise au transporteur (version originale polonaise et traductions en anglais, allemand et français à l'annexe 1).
2. L'UIC a de plus été avertie que certaines entreprises de transport polonaises avaient informé leurs partenaires à l'étranger de cette loi et les avaient priés de veiller à ce que ces informations apparaissent dans les documents de transport des marchandises dangereuses à destination de la Pologne. Elles ont parfois également annoncé que les envois dont le document de transport ne mentionneraient pas ces informations ne seraient pas admis au transport en Pologne car les entreprises de transport ferroviaire enfreindraient sinon les lois en vigueur et encourraient des amendes de l'autorité de surveillance polonaise (UTK).
3. L'ensemble du trafic ferroviaire international avec la Pologne étant concerné, l'UIC en a informé le CIT et l'OTIF.
4. Comme l'UIC, l'OTIF a elle aussi mis en doute la validité de cette loi pour les transports internationaux soumis au RID. Certaines entreprises ferroviaires en Pologne se sont également ralliées à cette opinion, tout en précisant qu'elles devraient respecter la loi en vigueur.

5. Afin de s'assurer que le trafic ferroviaire international avec la Pologne puisse se poursuivre sans problème, les intervenants ont obtenu du ministère des transports polonais une déclaration écrite officielle.
6. Dans son courrier du 2 septembre 2016, le ministère polonais des transports précise aux autorités de surveillance que :
 - les dispositions du chapitre 5.4 du RID et de l'ADR que la Pologne est tenue d'appliquer en vertu de la directive 2008/68/CE définissent la nature et la teneur des documents accompagnant le transport ;
 - toute information supplémentaire non prescrite par le RID et l'ADR, comme la mention du propriétaire, ne peut être considérée comme obligatoire ;
 - aucune amende ne peut en conséquence être infligée à un intervenant au titre de l'article concerné de la loi lorsque les informations sur le propriétaire n'apparaissent pas dans le document de transport ;
 - les intervenants dans le transport de marchandises dangereuses en Pologne ne peuvent exiger ces informations d'intervenants d'autres États parties au RID/ADR car cela pourrait être considéré comme une infraction aux dispositions du RID et de l'ADR.
7. Le courrier du 2 septembre 2016 (version originale polonaise et traduction anglaise) est joint comme annexe 2 au présent document.
8. À l'occasion de la consultation d'associations polonaises par plusieurs ministères polonais le 6 septembre 2016, les autorités polonaises ont cependant déclaré que le courrier du ministère des transports n'avait d'effet juridique ni pour les intervenants, ni pour les autorités de surveillance. La loi, qui n'a pas été présentée au parlement par le ministère des transports mais par le ministère de l'énergie, et dont l'objectif est d'endiguer le marché noir des carburants, est ainsi applicable sans réserves, pour le trafic international également.
9. Pour les intervenants, la situation reste donc très confuse ; ce d'autant plus que la loi ne définit pas clairement quelle est la partie tenue d'indiquer le propriétaire de la marchandise dangereuse.

Questions de l'UIC

10. À la connaissance de l'UIC, dans le cadre du fret ferroviaire polonais, ce sont les transporteurs qui doivent dans tous les cas être tenus pour responsables par l'autorité de surveillance polonaise de l'absence d'indications sur le propriétaire de la marchandise dangereuse dans le document de transport.
11. Par suite, l'UIC prie la 7^e session du groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID de répondre aux questions suivantes :
 - a) Eu égard aux dispositions de l'article 3 du RID et de l'article 1^{er}, § 5, de la directive 2008/68/CE, la loi polonaise s'applique-t-elle également aux transports internationaux à destination ou en transit par la Pologne ou ceux-ci sont-ils exclusivement régis par les dispositions du chapitre 5.4 du RID ?
 - b) Eu égard aux dispositions de directive 2008/68/CE, est-il permis de tenir les transporteurs dans le fret ferroviaire polonais pour responsables de l'absence

d'indications sur le propriétaire de la marchandise dangereuse dans le document de transport ?

12. Au vu des répercussions possibles de cette loi polonaise sur le trafic international, l'UIC juge cette affaire très urgente. Le groupe de travail permanent de la Commission d'experts du RID est donc dès à présent saisi de cette question, bien que la loi s'applique pour les trois modes de transport terrestre. En fonction des conclusions des discussions, l'UIC se déclare disposée à présenter le cas échéant conjointement avec l'Union internationale des transports routiers (IRU) un document correspondant à la Réunion commune RID/ADR/ADN.

Art 13 ust. 2 ustawy PTN w brzmieniu określonym ustawą z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1165)

Article 13 (2) of the Transport of Dangerous Goods Act in the wording specified in the Act of 22 July 2016 amending the Energy Law Act and certain other acts (Journal of Laws, item 1165)

Artikel 13 (2) des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter im Wortlaut gemäß Gesetz vom 22. Juli 2016 zur Änderung des Energiegesetzes und bestimmter anderer Gesetze (Gesetzblatt Ziffer 1165)

Article 13, § 2, de la loi sur le transport de marchandises dangereuses dans la teneur de la loi du 22 juillet 2016 modifiant entre autres la loi sur l'énergie (Journal officiel, acte 1165)

Uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych jest obowiązany zamieścić, w wymaganych dokumentach, o których mowa w ustawie, oraz odpowiednio w ADR, RID lub ADN nazwę i adres podmiotu, którego własnością, w chwili przekazania osobie wykonującej przewóz towarów, jest towar niebezpieczny.

The participant in the carriage of dangerous goods is obliged to provide in the required documents referred to in the Act, and accordingly in ADR, RID or ADN respectively the name and address of the entity which owns the dangerous goods upon handover to the person dealing with the carriage of the dangerous goods.

Der an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligte ist verpflichtet, in den gemäß diesem Gesetz und entsprechend RID/ADR/ADN vorgeschriebenen Dokumenten Name und Anschrift des Unternehmens anzugeben, in dessen Eigentum sich das gefährliche Gut bei der Übergabe an den Beförderer befindet.

L'intervenant dans le transport de marchandises dangereuses est tenu d'indiquer dans les documents visés dans la loi et prescrits par le RID/ADR/ADN le nom et l'adresse de l'entité à laquelle appartient la marchandise dangereuse au moment de la remise au transporteur.



THE MINISTER OF
INFRASTRUCTURE AND CONSTRUCTION

DTK.9.054.13.2016.JD.01
DTD.4.4311.72.2016.ŁK.3

Warsaw, 2 September 2016

Mr Ignacy Góra
acting President of the Railway
Transport
Office

Mr Alvin Gajadhur
acting Chief Inspector of Road
Transport

Dear Mr President and Mr Inspector,

Pursuant to Article 34a of the Act of 8 August 1996 on the Council of Ministers (Journal of Laws of 2012, item 392, as amended) and Article 97 (4) in conjunction with Article 97 (2) of the Act of 19 August 2011 on the transport of dangerous goods (Journal of Laws, item 1367, as amended), hereinafter referred to as the "TDG Act", as part of supervision over the transport of dangerous goods, to avoid any possible irregularities during application by the control authorities of the provisions of Article 13 (2) of the TDG Act in the wording specified in the Act of 22 July 2016 amending the Energy Law Act and certain other acts (Journal of Laws, item 1165), the following explanations and guidelines are presented below.

The Regulation concerning the international carriage of dangerous goods by rail forming Appendix C to the Convention concerning international carriage by rail (COTIF), (Journal of Laws of 2015, item 1726), hereinafter "RID" and the European Agreement concerning the international carriage of Dangerous goods by Road (ADR) executed in Geneva on 30 September 1957 (Journal of Laws of 2015, item 882), hereinafter "ADR" that Poland is obliged to apply as a country-party and according to directive No. 2008/68/EC of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on the inland transport of dangerous goods (Official Journal of the European Union L of 30.09.2008, p. 1), implemented by the TDG Act, defines documents and the content that should accompany the transport of dangerous goods.

These documents are listed in RID/ADR (chapter 5.4) and they include respectively: a transport document, container or railway car packing certificate/container or vehicle packing certificate and written instructions.

Taking into account the list of data specified in RID/ADR that should be included in the transport document, any additional information not required by RID i ADR cannot be treated as an obligatory element of the transport document within the meaning of RID/ADR. Therefore, the data referred to in the provision of Article 13 (2) of the Act, i.e. the name and address of the entity being the owner of the dangerous goods cannot be considered as the element of the transport document referred to above, required by the provisions of the international law.

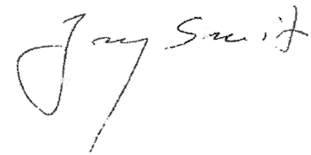
Consequently, it cannot be identified as "other required information" referred to in item 1.1.3 of the Annex to the TDG Act including the list of breaches related to the transport of dangerous goods.

Therefore, it seems that Article 13 (2) of the TDG Act in connection with the Annex to the mentioned Act cannot form the basis for imposing a fine on the party involved in the transport of dangerous goods for missing information about the owner of the dangerous goods.

In addition, it should be stated that in view of the above-mentioned regulations, the party involved in the transport of dangerous goods cannot effectively request the entities operating in other countries-parties to RID and the Contracting Parties to ADR to provide information about the owner of the dangerous goods and such a request may be considered a violation of the provisions of RID.

At the same time please note that having regard to the objective of the Act of 22 July 2016 amending the Energy Law Act and certain other acts that consists in ensuring the effective control over the liquid fuel market, it is being considered whether to commence the works on amendment of the act on the transport of dangerous goods within the above-mentioned scope.

Best regards

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jay Smith". The signature is written in a cursive style with a large initial "J" and "S".

CC:

1. The Ministry of Internal Affairs and Administration,
2. The Ministry of Finance,
3. The Ministry of Development,
4. The Ministry of Energy,
5. The Ministry of Maritime Economy and Inland Navigation.



MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Warszawa, dnia 2 września 2016 r.

DTK.9.054.13.2016.JD.01
DTD.4.4311.72.2016.ŁK.3

Pan Ignacy Góra
p. o. Prezes Urzędu Transportu
Kolejowego

Pan Alvin Gajadhur
p. o. Główny Inspektor Transportu
Drogowego

Szanowny Panie Prezesie, Szanowny Panie Inspektorze,

Na podstawie art. 34a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Radzie Ministrów (Dz. U. z 2012 r. poz. 392, z późn. zm.) oraz art. 97 ust. 4 w zw. z art. 97 ust. 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. poz. 1367, z późn. zm.), dalej „ustawa PTN”, w ramach sprawowanego nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych, w celu uniknięcia ewentualnych nieprawidłowości przy stosowaniu przez organy kontrolne przepisów art. 13 ust. 2 ustawy PTN w brzmieniu określonym ustawą z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1165), poniżej przedstawiam następujące wyjaśnienia oraz wytyczne.

Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, stanowiący załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), (Dz. U. z 2015 r. poz. 1726, dalej „RID” oraz Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzona w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 882), dalej „ADR”, do których stosowania Polska jest zobowiązana jako państwo-strona oraz na podstawie dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz. Urz. UE L z 30.9.2008, str. 1), implementowanej ustawą PTN, określa jakie dokumenty oraz jakiej treści powinny towarzyszyć przewozowi towarów niebezpiecznych. Dokumenty te wymienione są w RID/ADR (dział 5.4) i należą do nich odpowiednio dokument przewozowy, certyfikat pakowania kontenera wielkiego lub wagonu/certyfikat pakowania dużego kontenera lub pojazdu oraz instrukcje pisemne.

Mając na uwadze katalog danych określonych w RID/ADR, który powinien znajdować się w dokumencie przewozowym, wszelkie dodatkowe informacje, które nie są wymagane przepisami RID i ADR nie mogą być traktowane jako obligatoryjny element dokumentu przewozowego w rozumieniu RID/ADR. Dlatego też dane, o których mowa w przepisie art. 13 ust. 2 ustawy, tj. nazwa i adres podmiotu, którego własnością są towary niebezpieczne nie mogą zostać uznane za wymagane przepisami prawa międzynarodowego element dokumentu przewozowego, o którym mowa powyżej. W efekcie nie można ich utożsamiać z „inną wymaganą informacją”, o której mowa w punkcie 1.1.3 załącznika do ustawy PTN zawierającego wykaz naruszeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych.

Wobec powyższego, wydaje się, że art. 13 ust. 2 ustawy PTN w związku z załącznikiem do wymienionej ustawy nie może stanowić podstawy do nałożenia kary na uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych za brak informacji dotyczącej właściciela towaru niebezpiecznego.

W uzupełnieniu należy dodać, że mając na uwadze wyżej przedstawione regulacje, uczestnik przewozu towarów niebezpiecznych nie może skutecznie żądać od podmiotów działających w innych państwach-stronach RID oraz Umawiających się Stronach ADR podania informacji dotyczących właściciela towaru niebezpiecznego, a żądanie takie może zostać potraktowane jako naruszenie przepisów RID/ADR.

Jednocześnie informuję, że mając na uwadze cel ustawy z dnia 22 lipca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo energetyczne oraz niektórych innych ustaw, polegający na zapewnieniu skutecznej kontroli rynku paliw ciekłych, rozważane jest podjęcie prac nad zmianą ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych w powyższym zakresie.

Podpis
Jay Smith

Do wiadomości:

1. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji,
2. Ministerstwo Finansów,
3. Ministerstwo Rozwoju,
4. Ministerstwo Energii,
5. Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.